



Abteilung 16

→ **Baubezirksleitung
Südweststeiermark**

An das

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 15 – Energie, Wohnbau und Technik
Stabstelle Abteilungsorganisation (UVP-Koordination)
Trauttmansdorffgasse 2
8010 Graz

Bearbeiter: BM Dipl.-Ing. Gernot Hribar
Tel.: (03452) 82097-635-
Fax: (03452) 82097-666
E-Mail: gemot.hribar@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: ABT15-20.20-4356/2014
ABT13-11.10-235/2014

BBSW-30-171/2016-7 Wagna, am 10.01.2018

Ggst.: Windpark Stubalpe – UVP-Verfahren;
Verkehrstechnische Beurteilung

FACHGUTACHTEN ZUR UVP

WINDPARK STUBALPE

FACHBEREICH

VERKEHRSTECHNIK

1 INHALTSVERZEICHNIS

1	INHALTSVERZEICHNIS	2
2	FACHBEFUND.....	3
3	GUTACHTEN IM ENGEREN SINN	5
3.1	Gutachten nach UVP-G.....	6
3.2	Erforderliche Bewilligungen nach weiteren Verwaltungsvorschriften	8
4	MAßNAHMEN UND AUFLAGENVORSCHLÄGE	8
5	ZU DEN VARIANTEN UND ALTERNATIVEN	9
6	ZU DEN STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN	9
7	ZUSAMMENFASSUNG	9

2 FACHBEFUND

Grundlage nachstehender verkehrstechnischen Beurteilung bildet das Vorhaben der Errichtung des Windparks Stupalpe bestehend aus 20 einzelnen Windenergieanlagen WEA („Windkraftträdern“) entsprechend den Einreichprojekt (Mai 2015) samt nachfolgender Ergänzungen und Nachbesserungen (Dez. 2015, Mai 2016), wie folgend kurz beschrieben:

2.1 KURZBESCHREIBUNG DES VORHABENS

Der Projektwerber Firma Ing. Franz Penz plant die Errichtung und den Betrieb des Windparks Stupalpe (kurz WP Stupalpe). Das Vorhaben WP Stupalpe besteht aus 20 Windenergieanlagen (WEA), die auf den Gemeindegebieten Hirschegg-Pack und Maria Lankowitz im Bezirk Voitsberg sowie auf dem Gemeindegebiet Weißkirchen im Bezirk Murtal errichtet werden. Die Anlagenstandorte befinden sich auf Mittelgebirgsrücken mit Ost-West und Nord-Süd Ausrichtungen auf Seehöhen zwischen rund 1.400 m und 1.700 m.

2.2 VERKEHRSTECHNISCHE RELEVANTE TÄTIGKEITEN

Hinsichtlich des Bau- und Transportkonzeptes stellt sich das Projekt für die Errichtungsphase folgend dar (aus: 0201 u. -E Bau- und Transportkonzept sowie 0401 bzw. -E Verkehr):

Transportmittel

Der Transport von Anlagenteilen und Baumaterialien erfolgt mit unterschiedlichen Fahrzeugen, wobei das gewählte Transportmittel abhängig ist vom Transportgut (Anlagenteile, Holz u. Schalung, Beton, Bewehrungsstahl, Schüttmaterial) und der Transportstrecke (Straßentransport, Bergtransport).

Transport mit Standard-LKWs

Für den Transport von Schüttmaterialien, des Fundamentbetons, kleinerer Anlagenteile und Kranzubehör kommen Standard-LKWs (4-Achser) mit einer maximalen Achslast von 10 Tonnen zum Einsatz. Mit diesen LKWs können sowohl die bestehenden Forstwege, als auch die Verbindungswege der internen Zuwegung (welche auf die Sondertransporte ausgelegt werden) ohne weitere Adaptionsmaßnahmen befahren werden.

Sondertransporte auf dem höherrangigen Straßennetz

Die Windenergie-Anlagenteile werden als Sondertransporte vom Produktionsstandort angeliefert, wofür je nach Typ des Anlagenteils unterschiedliche Transportfahrzeuge zum Einsatz kommen (siehe Zeichnungen der Transportfahrzeuge gem. Abb. 25, 26, 28 der Einlage 0201E v. 29.04.2016. Die unteren Sektionen des Stahlrohrturms werden mit einem speziellen Anhänger befördert, bei dem das Transportgut zwischen den Anhängerteilen eingespannt wird. Dies ist erforderlich, um sämtliche Tunnel- und Brückenpassagen trotz der großen Bauteilabmessungen ohne Behinderungen durchfahren zu können.

2.3 VERKEHRSTECHNISCHER BETRACHTUNGSRAUM – RÄUMLICHE ABGRENZUNG

Die verkehrstechnische Beurteilung wird wie folgt abgegrenzt:

Es wird ausschließlich das betroffene, öffentliche Landesstraßennetz (B- und L-Straßen) in der Steiermark (sowie im kurzen Bereich der Verbindungsstraße L138 von der B70 zur A2 führend in Kärnten gelegen) betrachtet. Grundsätzlich ist die private Zuwegung (Forststraßenbeginn etwa 180 m vor Erreichen des Satzstieglhauses (Sattel) in der Gem. Hirschegg-Pack für die WEA 1 bis 17 und eine weiterer Forstweg wenige Meter nach dem Salzstieglattel bereits im Gemeindegebiet von Weißkirchen/Stmk.) nicht Gegenstand der Beurteilung, die sich auf die Auswirkungen auf den Verkehr auf öffentlichen Straßen beschränkt.

Demnach bestehen zwei Zufahrten (Auszug der Einreichunterlagen):

Die Zu- und Abfahrt zum WP Stubalpe während der beurteilungsrelevanten Bauphase und während der späteren Betriebsphase erfolgt für Fahrten aus dem Murtal über die B77 Gaber Bundesstraße bis Großfeistritz, danach über die L542 Feistritzerstraße bis Kleinfestritz und anschließend über die Klothgrabenstraße I, II und III bis zum Salzstiegelhaus. Die Klothgrabenstraße III ist als breiter Forstweg ausgeführt. Die Entfernung beträgt ca. 20 km bzw. ca. 30 Fahr-Minuten

Die zweite Anbindung erfolgt über die A2 Südautobahn bis zur Anschlussstelle Pack, danach über die L138 Vier Tore Straße bis zum Packsattel und anschließend über die B70 Packer Straße durch die Gemeinde Pack bis Stampf. Danach wird die B70 verlassen und die Zuwegung erfolgt über die L343 Hirscheeggerstraße bis Hirschegg und im Anschluss über den Winklweg bis zum Kochbauer. Danach führt der Salzstieglweg bis zum Salzstieglhaus. Der letzte Abschnitt des Salzstieglweges ist als breiter Forstweg ausgeführt. Die Entfernung der zweiten Anbindung beträgt rund 23 km bzw. ca. 30 Fahr-Minuten.

Die Bezugsquellen der maßgebenden Materialien wie Schotter und Beton befinden sich im Murtal. Die Anlagenteile der Windkraftträder und der Stahl für die Betonarbeiten werden über die A2 Südautobahn angeliefert. Es wird kein Deponiestandort benötigt, da das gesamte Lockermaterial für die Bauherstellung der Zuwegung bzw. Anlagenstandorte benötigt wird.



(Anm.: Die „Zuwegung Beton“ lt ursprünglicher Projektdarstellung ist nicht mehr aktuell. Sie erfolgt nunmehr ebenfalls von Süden (A2-Südautobahn) auf der rot dargestellten Route).

Die gegenständliche Untersuchung baut auf einem IST-Zustand entsprechend den Verkehrsgrunddaten des Jahres 2015 auf (uA. Durchführung von Verkehrszählungen an den maßgebenden Knoten) und sah eine Bauphase von 2017 bis 2019 vor. Auch wenn dieser Zeitplan ggf. nicht mehr letzte Aktualität aufweist, ist festzuhalten, dass sich weder am Grunddatenmaterial noch in die nähere Zukunft gesehen eine relevante Änderung in der Verkehrsbelastung und –entwicklung abzeichnet.

Für den Fachbereich Verkehr lässt sich grundsätzlich keine starre Abgrenzung des Untersuchungsgebietes nach außen bzw. weiter entfernt festlegen. Die räumliche Abgrenzung ergibt sich aus dem Einflussbereich der spürbaren Auswirkungen, dem öff. Straßennetz selbst sowie seiner funktionellen

Gliederung. Der Betrachtungsraum wird daher – wie oben bereits ausgeführt - auf das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen

- auf der B77-Gaberl Straße ab Str.-km 7,875, der L542-Feistritzer Straße und der Kothgrabenstraße im pol. Bezirk Murtal (ursprüngliches Vorhaben, in der Folge jedoch nicht genutzt) einerseits, sowie
- auf dem 1,246 km kurzen Stück der Kärntner L138-Vier Tore Straße (pol. Bez. Wolfsberg), der B70-Packer Straße, der L343-Hirscheggerstraße, dem Winklweg und dem Salzstieglweg im pol. Bez. Voitsberg für die Anlagenbauteile der Windkraftträder (meist Sonder- u. Schwertransporte) und Bewehrungsstahl (gewöhnliche Schwerfahrzeuge).

bezogen.

Die Auswirkung von zusätzlichen LKW-Transporten auf das hochrangige Autobahnnetz durch die allfällig dabei benützte A2-Südautobahn kann angesichts des dortigen Verkehrsverhältnisse (2012: DTV 20.200 KFZ bei 13 % Schwerverkehrsanteil im Packabschnitt vernachlässigt werden.

Hinweis bzw. fachliche Abgrenzung: Auswirkungen hinsichtlich verkehrsinduzierter Schall- und Luftschadstoffimmissionen sind nicht Gegenstand der verkehrstechnischen Beurteilung.

2.4 VERWENDETE GRUNDLAGEN UND RICHTLINIEN

Neben den hier ggstdl. Projektunterlagen und –angaben wurden folgende Grundlagen zur Beurteilung herangezogen:

- a) FSV-Richtlinie RVS 03.01.11 – Beurteilung des Verkehrsablaufs auf Straßen (August 2012)
- b) FSV-Richtlinie RVS 03.01.12 – Beurteilung des Verkehrsablaufs auf Straßen (Jänner 1984)
- c) FSV-Richtlinie RVS 03.03.31 – Querschnitte; Querschnittselemente Freilandstraßen; Verkehrs- und Lichtraum (April 2005)
- d) FSV-Richtlinie RVS 03.01.13 – Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen (Juli 2012)
- e) GIS-Steiermark (Amt der Steiermärkischen Landesregierung): Angaben zur Verkehrsbelastung, zu Verkehrsbeschränkungen (Gewicht, Fahrzeugkategorien), zu Unfallhäufungsstellen bzw. –strecken und der Straßenkilometrierung
- f) Persönliche Befahrungen der wesentlicher Streckenabschnitte im Jahr 2015
- g) Erfahrungen zur Bauabwicklung beim Windpark Handalm der Energie-Steiermark-AG in den Jahren 2016 u. 2017.
- h) Rücksprache mit dem Ref.-Leiter der örtlich zuständigen Straßenverwaltung BBL SZ, Hrn. DI W. Sattler.

3 GUTACHTEN IM ENGEREN SINN

Die verkehrstechnische Beurteilung im Auftrage der Projektwerberin erfolge im Wesentlichen auf Basis einer Beurteilung der maßgebenden Knotenpunkte (Kreuzungsbereiche). Es wurde anhand der Knotenpunkte auf Basis von Bestanderhebungen (Zählungen) der IST-Zustand (13.08.2015) erhoben und auf Basis von PKW-Einheiten beurteilt sowie ein entsprechender Prognosezustand ausgearbeitet.

Diese Bautätigkeiten sind vorerst für die Jahre 2017 bis 2019 vorgesehen, wobei aufgrund der Höhenlage der wesentlichen Anlagenteile Windkraftanlage in rd. 1.400 bis 1.700 m ü.A. nicht mit Bau- und Montagetätigkeiten während des Winterhalbjahres bzw. während jener Zeit gerechnet wird, zu der auf den betroffenen öff. Straßenabschnitten eine Beeinträchtigung zufolge Schnee und Eisbildung oder den damit verbundenen Tätigkeiten des Straßenerhaltungsdienstes zu rechnen wäre. Eine allfällige

Terminverschiebung um ein bis zwei Jahre für die zu errichtenden Anlagen führt aus heutiger Sicht zu keiner veränderten Beurteilung.

Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Windkraftanlage wird nicht mehr mit einem relevanten Verkehrsaufkommen zu rechnen sein. Der regelmäßige Austausch von größeren Maschinen oder Anlagenteilen oder bauliche Tätigkeiten sind nicht mehr erforderlich, welche ein relevantes Verkehrsaufkommen induzieren würden (insb. keinen Schwerverkehr). Die Tätigkeiten beschränken sich auf Wartungs-, Überwachungs-, Einstell- und allg. Pflegearbeiten.

3.1 GUTACHTEN NACH UVP-G

3.1.1 BETRACHTETE ABSCHNITTE VON LANDES- UND GEMEINDESTRASSEN

Gegenständlich werden (nach Projektänderung ausschließlich) Landesstraßenabschnitte der L138 (Kärnten) sowie in der Steiermark die B70, 343, der Winklweg und der Salzstieglweg (beide Gemeindestraßen) im pol. Bez. Voitsberg genutzt.

Für die betroffenen Landesstraßen bzw. deren Knoten wurden – wie oben bereits ausgeführt – anhand von Zählungen und Knotenberechnungen ein Leistungsnachweis erbracht. Dazu ist anzumerken, dass eine Überlagerung von Massentransporten (Beton, Schüttmaterial, ...) und Sondertransporten aufgrund des zeitlich notwendigerweise gebundenen Bau- und Montagefortschrittes (in der Reihenfolge der Zeitachse: Zuwegung, Gründungsarbeiten, WKA-Montage) praktisch nicht möglich und auch projektgemäß nicht vorgesehen ist. Lediglich die Herstellung der Energieableitung kann örtlich und zeitlich unabhängig davon erfolgen. Diese erfordert jedoch nur untergeordnet bedeutsamen Verkehr für Gerätean- und -abtransport, Beförderung von Bettungs- und Leitungsmaterialien sowie Personal. Die Energieableitung erfolgt in Richtung Oberes Murtal, weshalb eine Überlagerung auf der Hauptzulieferstrecke von der A2-Südautobahn aus nicht berücksichtigt werden muss.

Massentransporte

Diese öffentliche Zufahrt von der A2-Südautobahn ist – insbesondere betreffend die B70 seit Eröffnung des A2-Packabschnittes – gekennzeichnet durch eine geringe Grundbelastung als kleinräumige Verkehrswege sowie während der maßgebenden Sommerzeit durch lokale touristische Nutzung. Das (zahlenmäßig) höchste Verkehrsaufkommen ist während der (Transport-)Betonanlieferung für die Fundamenterrichtung zu rechnen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund der chargenweisen Herstellung und Verarbeitung (Einbringung) des Frischbetons die Fahrzeuge idR als Einzelfahrzeuge (und nicht im Kolonnenverkehr) die öffentlichen Straßen befahren. Für Qualität des Verkehrsablaufes ist daher im Regelbetrieb mit einer niedrigen Eingriffsintensität zu rechnen und nur kurzzeitig wird diese auch deutlich spürbar werden.

Sondertransporte:

Der An- und Abtransport der Anlagenkomponenten (Stahl-, Maschinen u. Elektrotechnikkomponenten) erfolgt idR. mit begleiteten Sondertransportkonvois. Deren Durchfahrt bedeutet für den übrigen Verkehr kurzzeitige Behinderungen und Anhaltungen (erfahrungsgemäß max. 10 bis 15 Minuten), die jedoch auf den Verkehrsablauf im Tagesgang insgesamt keine mehr als geringfügige Beeinträchtigung bedeutet. Dies ergibt sich auch daraus, dass Sondertransporte im hochrangigen Verkehrsnetz (Autobahnen) in den geringer frequentierten Abend- und Nachtzeiten durchzuführen sind.

Worst-Case-Szenario:

Zu betrachten ist jedoch der Fall, dass es zu unvorhersehbaren Ereignissen im Bereich der A2-Südautobahn im Abschnitt ASt Mooskirchen und ASt Bad St. Leonhard kommt, die mit einer Sperre dieses Verkehrsweges (oder einer Fahrtrichtung) und einer Umleitung des gesamten Verkehrs auf die

B70 verbunden wäre. Für diesen Fall kommt es erfahrungsgemäß zu Stauungen bis hin zu einem Verkehrsstillstand auf der B70. In diesem Fall wären die LKW-, Schwer- und Sondertransporte jedenfalls unverzüglich einzustellen, selbst wenn eine derartige Sperre für längere Zeit andauert, wie dies zB. im August 2016 beim Gleinalmtunnel der A9-Phyrnautobahn der Fall war (siehe auch vorgeschlagene Auflagen).

B70 - Motorradstrecke

Die B70 ist aufgrund ihres an sich geringen Verkehrsaufkommens, ihres kurvenreichen Verlaufes und ihrer Qualität als Passstraße eine beliebte Motorradstrecke für den Freizeitverkehr während der wärmeren Jahreszeit. Als Alternativroute steht die (für Motorradfahrer wohl deutlich weniger attraktive) A2-Sudautobahn zu Verfügung. Der B70-Abschnitt Mooskirchen (AB-Auffahrt) bis Twimberg weist eine Gesamtlänge von knapp 58 km (Str.-km 21,0 – 78,8) auf, von den Transportfahrten für den WP Stubalpe sind davon nur etwa 7,1 km (Str.-km 54,4 bis 61,5) betroffen. Es erscheint daher keinesfalls erforderlich und gerechtfertigt, den Motorradverkehr für diesen Streckenabschnitt während der Transporttätigkeit einzuschränken, zumal ein Überholen der Schwerfahrzeuge für Motorradfahrer grundsätzlich leichter erfolgen kann, als für mehrspurige KFZ. Es ist jedoch indiziert, allfällige Behinderungen (höherer Schwerverkehrsanteil) allgemein und besonders für den Freizeit-Motorradverkehr bereits mehrere Wochen zuvor am Beginn und Ende (sowie in Köflach bei der Einbindung der B77) anzukündigen (zB. „Erhöhter LKW-Verkehr von Str.-km 54,4 bis 61,5“), um auf die ggf. verminderte Streckenattraktivität hinzuweisen.

Straßenzustand - Beschädigungen:

Die B70 diente historisch uA. dem überregionalen Verkehr (auch Transit). Eine spürbare Schädigung der Straßenanlage (zB. Verdrückungen, Belagsschäden) ist dort nicht zu erwarten. Anders stellt sich die Situation an der L343 und den betroffenen Gemeindestraßen dar, die an sich der Aufnahme des lokalen Verkehrs dienen. Der Schwerverkehr ist im Wesentlichen vom Transport forst- und landwirtschaftlicher Güter sowie untergeordnet dem Güternahtransport geprägt. Das Transportgeschehen zugunsten der Errichtung des WP Stubalpe erfolgt aufgrund der meteorologischer Gegebenheiten einer Baustelle in einer Höhenlage von 1.400 bis 1.700 m nach Abklingen der Frost-Tauperiode, dennoch können Schäden an den zuletzt genannten Straßen nicht ausgeschlossen werden, auch wenn die zulässigen Achslasten gem. KFG nicht überschritten werden. Daher wird vorgeschlagen, im Rahmen einer Auflage eine dem jeweiligen Schwerverkehr vorausgehende, jährliche Beweissicherung gemeinsam mit dem jeweiligen Straßenerhalter (Land, Gemeinde) sowie eine Reparatur- und Schadenersatzpflicht dem Antragsteller vorzuschreiben.

Umbauten an Knotenpunkten

Die untergeordnet erforderlichen baulichen Anpassungen und Schutzmaßnahmen (Knotenpunkte, Kurven, Lichtraum) können unter Aufrechterhaltung des Verkehrs vorgenommen werden.

Betriebsphase

Für die Betriebsphase werden projektgemäß jährlich 12 Fahrten (wohl mit mit PKW- oder Leicht-LKW-artigen KFZ) angegeben. Ein derartiges Verkehrsaufkommen ist jedenfalls vernachlässigbar hinsichtlich seiner Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, unabhängig davon, welche Zufahrt (Voitsberg, Packsattel, Weißkirchen) dabei genutzt wird.

3.1.2 VERKEHRSTECHNISCHE BEURTEILUNG - GUTACHTEN

Zusammenfassend ist im Sinne der obigen Ausführungen festzustellen, dass das Vorhaben betreffend den Verkehr auf öffentlichen Straßen insgesamt somit

vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen (C)

zeitlich beschränkt auf zwei Sommerhalbjahre während der Errichtungsphase bewirkt.

Aus dem weiteren Betrieb ergeben sich **keine Auswirkungen (B)**

3.2 ERORDERLICHE BEWILLIGUNGEN NACH WEITEREN VERWALTUNGS-VORSCHRIFTEN

Folgende Tätigkeiten erfordern verkehrlich relevante, getrennte Bewilligungen und Detailbeurteilungen für folgende Maßnahmen:

- Sondertransporte - StVO
- Arbeiten an Straßen – StVO § 90 für bauliche Adaptierungen und Umgestaltungen an dem Knotenpunkten, Kehren und dem Anschluss der priv. Zufahrtsstraße sowie des Umladeplatzes.
- Zustimmung der Gemeindestraßenverwaltung zur Herstellung/Abänderungen von Anschlüssen (priv. Zufahrtsstraße und Umladeplatz) sowie der Adaptierung der 180 °-Kurve (Kehre) sowie Ausnahmegewilligungen vom Bauverbotsbereich nach LStVG.
- Zustimmung der LStV für vorübergehende Adaptierungsarbeiten an Landesstraßen.

4 MAßNAHMEN UND AUFLAGENVORSCHLÄGE

- Sondertransporte mit Verkehrsanhaltungen auf der B70 dürfen werktags (Mo.-Fr.) nur außerhalb der Zeiten 6 – 9 Uhr und 15 – 18 Uhr (Pendlerlokalverkehr) erfolgen. Die Durchführung derartiger Transporte in den Nachtstunden wird empfohlen.
- Sofern eine oder beide RFB der A2-Südautobahn im Packabschnitt zw. der ASt. Mooskirchen und der ASt. Bad St. Leonhard wenn auch nur in einem Teilabschnitt für den Verkehr gesperrt wird, sind LKW- sowie Sonder- und Schwertransporte für die Dauer dieser Sperre einzustellen. Die Zufahrt über die B70 (Söding, Krottendorf, Voitsberg, Köflach) ist unzulässig.
- Jeweils vor Beginn und zu Ende der saisonalen Bau- bzw. Transporttätigkeit ist gemeinsam mit dem jeweiligen Straßenerhalter (Land, Gemeinde) eine Beweissicherung der betroffenen Straßenzüge durch einen unabhängigen Fachkundigen vorzunehmen. Fahrbahn- und Untergrunds Schäden sind nach Abschluss der Transporttätigkeit fachkundiger Aufsicht zu beheben oder nach Wahl des Straßenerhalters abzugelten. Aufwendungen für die Durchführung unverzüglich erforderlicher Sofortmaßnahmen zur Aufrechterhaltung und Sicherung des öffentlichen Verkehrs durch den jeweiligen Straßenerhaltungsdienst ist vom Projektwerber Schadenersatz zu leisten.
- Vorankündigung des Baustellenverkehrs iSv. 3.1.1 (B70 – Motorradstrecke) mind. 2 bis 4 Wochen vor saisonalem Baubeginn.

5 ZU DEN VARIANTEN UND ALTERNATIVEN

Für den Verkehr auf öffentlichen Straßen wurden keine Alternativen bzw. Varianten dargestellt.

6 ZU DEN STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN

Zur Stellungnahme der MG Weißkirchen vom 31.01.2017 betreffend Verkehrstechnik:

Projektgemäß ist eine Zuwegung für Massentransporte und Anlagenteile ausschließlich über die A2-Südautobahn von Süden her vorgesehen. Dadurch wird das Gemeindegebiet von Weißkirchen und damit die dortigen Straßen und Wege mit öffentlichem Verkehr (insbesondere der Kothgrabenweg) nicht berührt. In diesem Bereich ist untergeordnet ausschließlich mit dem An-/Abtransport von Grabgerätschaft und Leitungs- bzw. Bettungsmaterialien für die Energieableitung nahe der Passhöhe Salzstiegel zum Umspannwerk in Baumkirchen.

Die Errichtung dieser Energieableitung muss nicht während der Tauperiode (gemeint: Frost-Tauperiode) erfolgen und ist erfahrungsgemäß nicht zweckmäßig, sodass die entsprechende temporäre 3,5 t-Gewichtsbeschränkung während dieser Zeit unbeachtlich wird. Sofern durch die zuständige StVO-Behörde (im Einvernehmen mit der Straßenerhalterin) keine Ausnahme von der ganzjährigen 16 t-Gewichtsbeschränkung für den Kothgrabenweg erteilt würde, müssten die zuvor genannten Materialien mit entsprechend kleineren Fahrzeugen (zB. entsprechend beladene 2-Achs-LKW) antransportiert werden.

Zur Stellungnahme der Gemeinde Hirscheck-Pack vom 02.02.2017 betreffend Verkehrstechnik:

Die Einwendungen der Gemeinde Hirscheck-Pack betreffen allfällige Beschädigungen an Verkehrswegen der Gemeinde (inkl. Salzstiegelstraße). Auf die Gefahr von Beschädigungen wurde bereits eingegangen und eine entsprechende Auflage formuliert.

Zur Stellungnahme der Umweltschützerin des Landes Steiermark vom 02.02.2017

Aus vkt. Sicht wird von der Umweltschützerin darauf hingewiesen, dass im Fachbereich Verkehr redaktionell die geänderte Zufahrtsituation (von Süden her) nicht durchgängig korrigiert wurde. Die vkt. Beurteilung bezieht sich jedenfalls auf eine Zuwegung von der A2-Südautobahn/B70 her.

7 ZUSAMMENFASSUNG

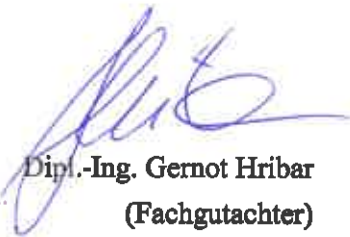
Das temporär voraussichtlich in den Bausaisonen der Sommerhalbjahre 2018 und 2019 zu erwartende projektbezogene Verkehrsaufkommen auf den angeführten Landes- und Gemeindestraßen wird für den dortigen öffentlichen Straßenverkehr

zeitlich auf zwei Sommerhalbjahre beschränkte,
vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen (C)

haben. Die genannten Straßenzüge sind in der Lage, dieses Verkehrsaufkommen verkehrlich und technisch aufzunehmen.

Aus dem weiteren Betrieb ergeben sich **keine Auswirkungen (B)**

Wagna, 10.01.2018
(Ort und Datum)


Dipl.-Ing. Gernot Hribar
(Fachgutachter)